

NOTA VAN INLICHTINGEN 1 Levering, reparatie en onderhoud van 3 waterwagens (486533) - 28-11-2024

Vraag	Bijlagenr.	Pagina (alleen nummer)	Nadere aanduiding (bijv. paragraaf / artikel / eis)	Vraag	Antwoord
1	3		74	Vanwege de benodigde aslasten is een hogere loadindex voor de banden op de vooras noodzakelijk. Wij veronderstellen dat het daarom akkoord is om op de vooras bredere (super-single) banden te monteren. Graag uw bevestiging.	Dit is akkoord.
2	3		243	U schrijft dat de garantie ingaat bij ingebruikname. Graag zouden we dit gewijzigd zien naar aflevering/overdracht aan opdrachtgever. Het moment dat u het voertuig daadwerkelijk gaat gebruiken staat los van de eigendomsoverdracht van het voertuig en hier heeft de inschrijver geen invloed op.	Garantie gaat in na complete betaling van het voertuig (dus na resterende 10% van de aanschafprijs opbouw + eventuele opties)
3	4		G-4	Voor het aanbieden van camera's in plaats van spiegels wordt een zeer geringe score gekoppeld dat niet of nauwelijks de meerprijs hiervan compenseert. Wordt de keuze die inschrijver hiervoor maakt ook nog beoordeeld in de praktijktest? En levert een camera systeem dan een hogere beoordeling op?	De keuze voor een spiegelscamerasysteem wordt niet beoordeeld in de praktijkbeoordeling en levert dus geen hogere score op bij de praktijkbeoordeling.
4	Bijlage 3 PVE	5	Eis 61	U eist hier een 300 liter Brandstoftank. Gezien de gevraagde asconfiguratie en beperkte ruimte aan het chassis verzoeken wij u deze eis bij te stellen naar minimaal 220 liter. Met onze energiezuigende motoren kunnen wij de geeiste inzet van minimaal 4 uur op vollast werken met de opbouw ruimschoots halen.	Vanwege het gebied waar de waterwagens worden ingezet zijn de nodige rij kilometers van toepassing. Waardoor een 300 liter brandstoftank vereist is.
5	Bijlage 3 PVE	6	Eis 74	In verband met de benodigde aslasten worden de stuurasbanden in een andere, bredere maatvoering uitgevoerd. Uiteraard blijft de rolomtrek van de banden nagenoeg gelijk. Graag uw toestemming voor het toepassen van een bredere maatvoering op de gestuurde assen.	Zie antwoord op vraag 1
6	Bijlage 3 PVE	6	Eis 91	Wij kunnen af fabriek verstralers in het cabinedak aanbieden en/of in de grille. Graag uw toestemming voor deze af fabriek oplossing.	Eis wordt aangepast: Aan de voorzijde van de cabine zijn op de beugels van de zonneklep of in het cabinedak twee naar voren gerichte verstralers geplaatst, welke ook meegeschakeld kunnen worden met de grondvlakverlichting. In tegenstelling tot de grondvlakverlichting, moeten de verstralers ook ingeschakeld kunnen worden bij rijdend voertuig bij snelheden boven 20 km/uur. Na het uitschakelen van het contact dienen de verstralers automatisch uitgeschakeld te worden.
7	-	-	-	Wij verzoeken u, indien u een vraag beantwoord met "eis blijft gehandhaafd", een toelichting te geven waarom u de eis handhaaft. Deze motivatie/toelichting geeft voor ons als opdrachtnemer een duidelijker beeld wat u voor ogen heeft met de eis en zal de kwaliteit van de offerte ten goede komen.	Wij nemen uw opmerking ter kennisgeving aan.
8	BD	14	B. Technische bekwaamheid	In de omschrijving kerncompetentie 2 beschrijft u dat "De inschrijver dient tenminste één (1) opdracht te hebben verricht waaruit ervaring blijkt van <u>reparatie</u> , onderhoud en keuring.....". In de contracten die de Brandweer met leveranciers aangaat wordt bijna nooit ook het onderdeel reparatie aan het contract toegevoegd, hierdoor is het aanleveren van een kerncompetentie incl. het onderdeel reparatie niet mogelijk. Wij verzoeken u het onderdeel reparatie uit deze kerncompetentie te verwijderen.	Niet akkoord, Reparatie, onderhoud en keuring is onderdeel van de gevraagde kerncompetentie. Zie ook antwoord op vraag 9.
9	BD	14	B. Technische bekwaamheid	U beschrijft dat de referentie niet afkomstig mag zijn van de eigen organisatie van de inschrijver of – indien van toepassing - een andere organisatie binnen de holding of de moedermaatschappij waarvan inschrijver deel uitmaakt. In relatie tot kerncompetentie 2 kunnen wij zelf niet aan deze eis voldoen omdat onderhoudscontracten voor waterwagens bij onze zusteronderneming (via overname) in opdracht zijn. Wij nemen aan dat deze eis alleen van toepassing is op kerncompetentie 1. Graag uw bevestiging.	In het beschrijvend document komt het volgende te vervallen 'De referentie mag niet afkomstig zijn van de eigen organisatie van de inschrijver of – indien van toepassing - een andere organisatie binnen de holding of de moedermaatschappij waarvan inschrijver deel uitmaakt.' Hiervoor is een aangepaste versie van het beschrijvend document meegepubliceerd met deze NvI. Indien inschrijver in dergelijke situatie verkeerd, kan hij een beroep doen op de draagkracht van deze derden. Hiervoor gelden wel aanvullende voorwaarden, zie aanbestedingdocumenten (UEA, uittreksel KVK en verklaring derden). Als voorbeeld wat is toegestaan: Stel: een bedrijf binnen uw holding heeft een klant waarvoor zij het reparatie, onderhoud en keuring uitvoert aan waterwagens, dan mag deze als referent worden opgegeven. Waarbij het KVK, UEA en verklaring derden van deze referent worden ingevuld en getekend.

10	BD	27	Levertijd-overschrijding	Deze eis is voor ons als opdrachtnemer een onaanvaardbaar groot risico omdat wij totaal niet op de hoogte zijn van de leeftijd en technische staat van uw wagenpark. Een verlate levering ligt immers niet altijd binnen onze invloedssfeer maar kan dan wel een sterke financiële impact hebben. Wij verzoeken u een tussenperiode te hanteren en pas bij overmatige levertijd overschrijding ten opzichte van de afgesproken leverdatum dit artikel van kracht te laten worden. Wij verzoeken u dit artikel te wijzigen in: "Indien het product niet binnen 4 maanden na de overeengekomen termijn geleverd is, zal vanaf die definitieve levertermijn (overeengekomen + 4 maanden) gedurende de eventuele levertijd overschrijding de opdrachtnemer de kosten vergoeden voor het veilig operationeel inzetbaar houden van het bestaande voertuig. Hiermee blijft er o.i. een harde afspraak staan en geeft het de opdrachtnemer enige tolerantie om onvoorziene leverproblemen op te vangen.	Uw verzoek wordt niet overgenomen.
11	BD	28	Prijs-onderhandelingen	U stelt dat er geen tussentijdse prijsonderhandelingen plaats zullen en mogen vinden. Wij willen u echter verzoeken bij extreme prijsstijgingen, welke nog niet in de CBS index verwerkt zijn (CBS loopt nog wel eens achter) in overleg te mogen treden met u over extreme prijswijzigingen d.m.v. een open calculatie en bewijsvoering. Zowel opdrachtgever als de opdrachtnemer heeft een belang om het contract door te laten lopen.	Uw verzoek wordt niet overgenomen. Wijzigingen in belasting (BTW) mogen vanzelfsprekend wel worden doorbelast.
12	BD	28	Gestanddoenings-termijn	In dit hoofdstuk stelt de gestanddoeningstermijn op 3 maanden na indiening / inschrijving. Een dergelijke termijn is in de huidige economische situatie erg lang, waarbij onze toeleveranciers een dergelijke termijn niet (meer) accepteren. Wij verzoeken u de gestanddoeningstermijn aan te passen naar 60 dagen na indiening.	De gestanddoeningstermijn is verbonden aan de aanbestedingsprocedure en heeft als reden dat bij eventuele uitloop van de procedure de ingediende offerte wel geldig blijft. Gezien de planning van deze aanbesteding achten wij 3 maanden proportioneel.
13	BD	29	Toezicht	Wij willen u verzoeken aan te geven of de reis- en verblijfkosten voor toezicht en overleg op locatie bij de opbouwer in het buitenland voor rekening zijn van de opdrachtnemer of opdrachtgever. Indien deze kosten voor rekening van de opdrachtnemer dienen te komen, verzoeken wij u een maximum aantal personen aan te geven welke deel zullen nemen aan toezicht en overleg op locatie bij de opbouwer in het buitenland.	Eventuele reis- en verblijfskosten voor toezicht en overleg op locatie van de opbouwer zijn altijd voor rekening van opdrachtgever.
14	BD	29	Wachtkamer-constructie	De door u opgegeven CBS index PP;SBI2008.... is tot en met december 2023 bijgewerkt en is stopgezet per 6 maart 2024. Wij nemen aan dat u naar de nieuwe tabel wenst te verwijzen, zijnde Producentenprijzen; afzetprijzen, bedrijfstak SBI 2008, index 2021=100 https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85771NED/table?dl=A126E . Graag uw bevestiging.	Artikel 1.4 wordt aangepast: Wachtende Opdrachtnemer heeft het recht / om mag bij bestelling van de voertuigen haar inschrijfprijzen voor levering eenmalig indexeren conform de CBS index Producentenprijzen: SBI 2008, afzet, index 2021 = 100 - 29 auto- en aanhangwagen industrie. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85771NED/table?dl=A126E De datum van bestelling is bepalend voor indexering, niet de datum van levering!
15	Bijlage 3, PvE	2	Eis 3	U eist dat de optioneel te kiezen SVM applicatie dient te voldoen aan de NEN-EN-16327. Dit is een norm die verwijst naar "Brandweer - Overdruk schuim bijmengsystemen en druklucht schuimsystemen". Wij hebben meerdere voertuigen geleverd met een elektronisch geregeld Round The Pump SVM bijmengsysteem, welke naar zeer grote tevredenheid functioneren. Dit systeem werkt echter via bijmenging van SVM in de aanzuigzijde (onderdruk) gedeelte van de pomp en voldoet daarmee niet aan de door u gestelde norm. Wij verzoeken u tevens een elektronisch geregeld Round The Pump SVM bijmengsysteem te mogen aanbieden.	Uw verzoek wordt gehonoreerd. Het is tevens toegestaan om een elektronisch geregeld Round the Pump SVM bijmengsysteem aan te bieden, mits dit voldoet aan alle overige gestelde eisen.
16	Bijlage 3, PvE	2	Eis 10	Wij nemen aan dat u hier een door de Opdrachtgever aan te wijzen locatie in Nederland bedoelt, graag uw bevestiging.	Uw aanname is correct.
17	Bijlage 3, PvE	3	Eis 18	U eist dat het mogelijk moet zijn om de signalen van de CAN-BUS uit te lezen en middels een API koppeling in te lezen in de systemen van u als opdrachtgever. Wij verzoeken u aan te geven welke data en gegevens u beschikbaar wenst te krijgen. Het is niet mogelijk om vrij toegang te krijgen in het besturing systeem van een voertuig. Graag uw opgave.	Op dit moment is dit nog niet bekend. Dit wordt na gunning in goed onderling overleg vastgesteld.
18	Bijlage 3, PvE	3	Eis 24	Gezien het beperkte aantal functies in de TW zijn de zekeringen ondergebrachte nabij de zekeringen van chassis welke in het dashboard voor de rijder ingebouwd zijn. Hierdoor is er geen transparante kap voorzien. Daarnaast word een defecte opbouwzekering weergegeven in het brandweer bedieningsdisplay van het voertuig. Wij verzoeken u opbouwzekerings zonder transparante kap en beschermingsklasse toe te staan ivm inbouw nabij de chassis zekeringen.	Uw oplossing is tevens toegestaan, waarbij een defecte opbouwzekering weergegeven wordt in het bedieningsdisplay van het voertuig.
19	Bijlage 3, PvE	3	Eis 26	U eist hier dat er in elk voertuig nieuwe accu's gemonteerd dienen te worden, gezien uw eis dat de leeftijd max. 3 maanden mag zijn. De huidige generatie accu's hebben een veel langere standtijd door nieuwe technologieën. Van al onze voertuigen welke wij in bouw hebben staan worden de accu's, conform de eisen van de chassis leverancier, door middel van een professionele acculader onder spanning gehouden. Daarnaast brengt het wisselen een behoorlijke milieubelasting met zich mee omdat alle gedemonteerde accu's ook op een verantwoorde wijze afgevoerd dienen te worden. Gezien het voorgaande zeker gezien het feit dat ons bedrijf werkt conform ISO14001, verzoeken wij u de eis voor het vervangen van de accu's te laten vervallen. Uw eis van 24 maanden garantie conform uw eis blijft onverminderd van kracht.	Uw verzoek wordt niet overgenomen.
20	Bijlage 3, PvE	4	Eis 37	U eist een maximale aslast van 85%. Dient aan deze eis ook voldaan te worden indien de er opties gekozen worden? Indien ja, dan is dit niet haalbaar, zeker niet icm de optie met SVM tank. Wij verzoeken u een maximale aslast van 90% van wettelijk toe te staan.	Eis wordt aangepast. 'Van het volledig beladen, bemenste en rijklaar voertuig is de asbelasting maximaal 85 % voor de waterwagens zonder SVM applicatie en maximaal 90% voor de waterwagen met SVM applicatie van de wettelijk toelaatbare asbelasting (GVW).'
21	Bijlage 3, PvE	4	Eis 41	Een statische kantelhoek van min. 28° icm een 8x2 chassis is niet haalbaar, doordat dit chassis voorzien is van andere stabilisatoren dan bijvoorbeeld een 8x4 chassis. Wij verzoeken u een statische kantelhoek van min. 27° toe te staan.	De eis wordt aangepast: Het zwaartepunt van het beladen voertuig moet zodanig laag gelegen zijn dat de statische kantelhoek tenminste 27° is, zowel over de linker, - en over de rechter voertuigzijde.
22	Bijlage 3, PvE	6	Eis 74	Vanwege de benodigde wettelijke aslasten is een hogere loadindex en daarmee maat voor de banden op de vooras noodzakelijk. Wij verzoeken u toe te staan op de op de vooras bredere (super-single) banden te mogen voorzien. Graag uw bevestiging.	Zie antwoord op vraag 1

23	Bijlage 3, PvE	8	Eis 118	Om deze eis te kunnen realiseren is een signaal nodig (+ of -) zodra de portofoon of C2000 mobilfoon actief is. Kunt u bevestigen dat de door u aangeleverde portofoon en C2000 mobilfoon voorzien is van een signaal zodat de mute functie van de radio geactiveerd kan worden? Graag uw bevestiging.	De C2000 activeert de mute functie.
24	Bijlage 3, PvE	8	Eis 121	Kunt u aangeven wanneer deze transponder actief dient te zijn? Alleen indien de motor loopt of alleen indien de optische signalen blauw actief zijn?	De transponder dient actief te zijn als de motor loopt.
25	Bijlage 3, PvE	9	Eis 127	In deze eis beschrijft u dat de centrale vergrendeling van de rolluiken gekoppeld dient te zijn aan de centrale vergrendeling van de cabine. Wij nemen aan dat u hier alleen bedoelt dat bij het op afstand sluiten (via de afstandbediening) van de cabinedeuren, de rolluiken automatisch ook vergrendeld worden en dat bij het openen van de cabine (via de afstandbediening) de rolluiken gesloten blijven. Kunt u dit bevestigen?	Uw aanname is onjuist. Als het voertuig met de centrale portiervergrendeling wordt geopend zijn zowel de portieren van de cabine als de rolluiken geopend. En als het voertuig wordt afgesloten zijn zowel de portieren als de rolluiken afgesloten.
26	Bijlage 3, PvE	9	Eis 128	In deze eis beschrijft u u dat de centrale vergrendeling van de rolluiken en die van de cabine separaat van elkaar bediend kunnen worden. Wij nemen aan dat u hier alleen bedoelt dat de rolluiken geopend kunnen worden vanuit de cabine en dat de cabine gesloten kan worden op of nabij het pomp bedienpaneel. Graag uw bevestiging.	Uw aanname is onjuist. Vanaf het bedieningspaneel van de pomp dienen de voorportieren afgesloten te kunnen worden waarbij de rolluiken open blijven.
27	Bijlage 3, PvE	9	Eis 140	De tekeningen dienen digitaal ingediend te worden, waarmee de schaal bij het afdrukken beïnvloed zal worden al naar gelang op welk papierformaat de tekening afgedrukt zal worden. Hierdoor kan de inschrijver dus nooit aan de schaal eis voldoen. Wij verzoeken u de eis v.w.b. "op schaal 1:20" te wijzigen in "de gehele tekening in een gelijke schaal".	De eis wordt aangepast: De inbouw van de bekapping is onderdeel van de levering. De bekapping wordt aangeleverd door opdrachtgever. Zie hiervoor het separate bijgevoegde overzicht voor de bekapping. U voegt een bekappingvoorstel bij. Het voorstel bestaat uit een set tekeningen van de zijanten, achterzijde en bovenzijde van het voertuig die afgedrukt op A4 formaat, op schaal en goed leesbaar zijn. De opdrachtnemer dient zoveel mogelijk rekening te houden met de wenselijke indeling van de kasten en kratten zoals in het bekappingsoverzicht is aangegeven i.v.m. uniformiteit bij Opdrachtgever. De definitieve indeling vindt plaats in goed onderling overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Tekening bijvoegen bij uw inschrijving onder de bestandsnaam: Onderdeel 3 tekening bekappingsindeling
28	Bijlage 3, PvE	9	Eis 145	Op elke positie is nl. onmogelijk, bijvoorbeeld als je op 0,5 mtr. naast het voertuig gaat staan, dan zijn de lampen niet zichtbaar. Wij nemen aan dat de zichtbaarheid van de optische signalering aan de ECE-R65 wet- en regelgeving dienen te voldoen qua zichtbaarheid. Graag uw bevestiging.	Eis wordt aangepast 'Het voertuig is voorzien van optische en akoestische signalering conform de actuele Regeling optische en geluidsignalen.'
29	Bijlage 3, PvE	9	Eis 146	Door toepassing van LED koplampen, welke geïntegreerd zijn in het CAN-bus systeem van het voertuig, is het voor de chassis leveranciers niet mogelijk de koplampen (grootlicht) van het voertuig knipperend aan te sturen. Wij verzoeken u daarom separate witte LED lampen (speciaal voor de functie "knipperend grootlicht" ontwikkeld) aan de voorzijde toe te staan. Graag uw bevestiging.	Dat is niet toegestaan.
30	Bijlage 3, PvE	9	Eis 146	U eis dat de knipperfunctie alleen mag functioneren bij daglicht. Gezien de variatie in daglengte gedurende het jaar, wisselende weersomstandigheden en bij bijvoorbeeld het rijden door een tunnel heeft het de voorkeur voor vele collega's van u, het activeren of deactiveren van het knipperende grootlicht, aan de chauffeur over te laten. Deze kan in elke situatie het beste beoordelen of het knipperende grootlicht een toegevoegde waarde heeft of hinderlijk is. Wij verzoeken u het knipperende grootlicht handmatig door de chauffeur uitschakelbaar toe te staan met een automatische reset via optisch blauw en via de schakelaar op het bedienpaneel. Graag uw toestemming.	Eis wordt aangepast 'Wanneer de blauwe optische signalen ingeschakeld zijn, knippert het grootlicht gelijktijdig mee. Deze knipperfunctie is apart uitschakelbaar.'
31	Bijlage 3, PvE	10	Eis 156	Onze voertuigen worden uitgevoerd met robuuste mechanische rolschakelaars welke tevens voorzien zijn van een mechanische beveiliging / afscherming tegen beschadiging van de schakelaar. De schakelaar is echter onderin de kast gemonteerd. Wij verzoeken u een robuuste rolschakelaar welke tevens voorzien is van een mechanische beveiliging / afscherming tegen beschadiging ook toe te staan.	De eis wordt aangepast: Alle kastverlichting wordt automatisch bediend met schakelaars, die boven of onder in de kast zijn geplaatst. De schakelaars dienen adequaat beschermd te zijn tegen beschadiging.
32	Bijlage 3, PvE	12	Eis 185	Wij verzoeken u een technische datasheet (TDS) beschikbaar te stellen van het door u gebruikte SVM van Dr. Sthamer, type Vapurex AR 3/3 F-5#8342. Dit om de viscositeit en eigenschappen van het SVM te kunnen bepalen.	Zie: https://www.sthamer.com/wp-content/uploads/2024/07/PD-8342-V12-VAPUREX-AR-3x3-F-5-8342-EN.pdf en tevens separaat toegevoegd bij de publicatie van de Nota van Inlichtingen 1.
33	Bijlage 3, PvE	13	Eis 203	Deze eis lijkt ons een onderdeel van de optie Open Water. Het verschil tussen deze eis en uw eis 172 is ons niet geheel duidelijk. Wij verzoeken u de verschillen tussen deze eisen nader te verklaren.	Uw veronderstelling is juist. Eis 203 heeft betrekking op de optie Open water en is uitsluitend van toepassing als de optie Open water afgenomen wordt.
34	Bijlage 3, PvE	13	Eis 207	U stelt in deze eis dat de plaatsing van de persuitlaten in overleg met de opdrachtgever plaats dient te vinden. Om een juiste calculatie te maken verzoeken wij u aan te geven of de persuitlaten in of buiten de pompruimte geplaatst dienen te worden.	Eis wordt aangepast 'Aan de achterzijde van het voertuig zijn 4 lage druk aansluitingen geplaatst (nok 81) om 2 tankautosputten tegelijk te kunnen vullen. Plaatsing te bepalen door opdrachtnemer (standaard configuratie).
35	Bijlage 3, PvE	14	Eis 214	U eist een instelbaar debiet van 900 tm 4.000 ltr./min. en een minimum worplengte van 70 mtr. De worplengte is afhankelijk van het debiet. Wij nemen aan dat de worplengte van min. 70 mtr. gehaald dient te worden bij het maximale debiet op de monitor. Graag uw bevestiging.	Eis wordt aangepast 'De blusmonitor heeft een variabel debiet van 900 tot en met 4000 ltr/min en een minimale worplengte van 70 meter (ook met SVM) bij een druk van 8 bar. De monitor past zich automatisch aan bij wijzigingen in druk en volume zodat voor elke situatie de grootst mogelijk worplengte gehaald wordt. De worplengte van minimaal 70 meter, dient tenminste behaald te worden bij het maximale debiet. De monitor heeft een bereik van 270 graden.'
36	Bijlage 3, PvE	16	Eis 242	Dit type voertuigen worden uitgevoerd met een eenvoudig en overzichtelijk besturing en monitoring systeem, ook gezien het zeer beperkt aantal functies wat in een dergelijk voertuig zit. Binnen dit systeem is op een eenvoudige wijze uit te lezen hoe en of de systemen en de sensoren functioneren. Dit besturing en monitoring systeem is niet uitgerust met een datalogstelsel en uitleesfunctie welke op afstand te monitoren is. Wij verzoeken u daarom deze eis te laten vervallen.	Eis 242 komt te vervallen.

37	Bijlage 3, PvE	16	Eis 243	U schrijft in deze eis dat de garantie ingaat bij ingebruikname. Wij nemen aan dat de garantie ingaat bij aflevering / eigendoms-overdracht van het voertuig, dit is immers het moment waarop u het voertuig gaat gebruiken. Kunt u dit bevestigen?	Zie antwoord op vraag 2
38	Bijlage 3, PvE	17	Eis 250	In deze eis beschrijft u zeer specifiek het proces / de stappen hoe de opdrachtnemer het onderhoud uit dient te gaan voeren. Zoals u het beschrijft moeten er meerdere haal-, breng- en overleg momenten aan het proces toegevoegd worden. Zeker de extra haal- en breng momenten zorgen voor extra kosten (rijden en personeel) en leveren een groot voordeel op voor een leverancier welke op korte afstand van uw regio gevestigd is. Wij willen u daarom verzoeken het voorgeschreven jaarlijkse onderhoud aan de opbouw en het chassis aan de hand van vooraf gemaakte afspraken uit te mogen voeren en eventuele reparaties op basis van goedkeuring van de opdrachtgever uit te mogen voeren. Dit versnelt het proces voor de opdrachtnemer en biedt u dezelfde ontzorging.	Eis wordt niet aangepast.
39	Bijlage 3, PvE	17	Eis 256	In deze eis beschrijft u dat bij een kritische storing aan de opbouw de monteur 24/7 binnen 2 uur na de melding op een locatie binnen uw verzorgingsgebied aanwezig dient te zijn. Dit is voor leveranciers welke niet in de buurt van uw verzorgingsgebied gevestigd zijn een knock-out eis. Wij willen u verzoeken de eis te wijzigen naar "binnen 4 uur na de melding...."	De eis wordt aangepast: T.a.v. de opbouw: Indien de storing niet op afstand op te lossen is of niet duidelijk is wat de storing is, zal een monteur 24/7 binnen 4 uur na melding van de storing op een locatie binnen het verzorgingsgebied van opdrachtgever met het oplossen van de storing begonnen zijn. Eventuele reiskosten worden berekend vanuit de standplaats van opdrachtnemer en niet vanuit het huisadres van de dienstdoende servicemonteur.
40	Bijlage 3, PvE	17	Eis 261	U eist dat originele fabrieksonderdelen gedurende min. 20 jaar na levering gewaarborgd dient te zijn. In een voertuig worden zeer veel onderdelen gebruikt welke door toeleveranciers vervaardigd worden. Deze leveranciers kunnen geen 20 jaar onderdelen leveranties garanderen. Wij verzoeken u daarom deze eis bij te stellen naar een meer gebruikelijke tijd van min. 15 jaar.	Eis wordt aangepast 'De opdrachtnemer dient te garanderen dat de levering van originele fabrieksdelen gedurende minimaal 15 jaar na ingebruikname van het voertuig is gewaarborgd. Dit geldt tevens voor alle aanmaak- en koopdelen die door de brandweeropbouwer worden ingebouwd.'
41	Bijlage 3, PvE	18	Eis 256	In deze eis beschrijft u dat bij een kritische storing aan de opbouw de monteur 24/7 binnen 2 uur na de melding op een locatie binnen uw verzorgingsgebied aanwezig dient te zijn. Dit is voor leveranciers welke niet in de buurt van uw verzorgingsgebied gevestigd zijn een knock-out eis. Wij willen u verzoeken de eis te wijzigen naar "binnen 4 uur na de melding...."	Zie antwoord vraag 39.
42	Bijlage 3, PvE	21	Eis 273	U beschrijft in deze eis dat de de opleiding aan 4 kerninstructeurs en 7 technisch medewerkers in maximaal één dag plaats dienen te vinden. Een opleiding betreft niet alleen de opbouw, maar ook het chassis. Daarnaast moet er ook rekening gehouden worden met een maximale groepsgrote en de beschikbaarheid van alle 11 personen op één dag! Wij verzoeken u de opleiding (chassis en opbouw) te mogen verdelen over maximaal 2 dagen.	Eis wordt aangepast: Vóór aflevering van het voertuig moet de opdrachtnemer een opleiding verzorgen (maximaal 2 dagen) ten behoeve van (4) kerninstructeurs en (7) technisch medewerkers bestaande uit tenminste: - Bediening van het complete voertuig - Gebruik en bediening brandweertechnische componenten, theoretisch en praktisch. - Gebruikers onderhoud - Optimaal gebruik maken van het voertuig - Voorkomen van storingen - Overige aspecten die noodzakelijk zijn voor de vakbekwaamheid Na het volgen van de opleiding zijn de kerninstructeurs vakbekwaam om het voertuig te kunnen bedienen én de bedienaars van opdrachtgever adequaat te kunnen opleiden. NB. voor de volledigheid: de opleiding voor de kerninstructeurs en de technisch medewerkers dient in uw inschrijfprijs inbegrepen te zijn.

43	Bijlage 3, PvE	21	Eis 278	Eis nummer 278 onderaan de pagina komt twee keer voor. Wij stellen voor de eerste 278 eis 278a te noemen en de tweede 278b. Gaat u akkoord met dit voorstel?	Dit betreft een ommissie. Uw voorstel is akkoord. Eis 278a is: De gebruikshandleiding moet tenminste bevatten: - bediening chassis; - bediening opbouw; - bediening van alle door derden geleverde componenten, zoals autoradio, camera, beeldscherm, blusmonitor etc.; - een geplastificeerde stuklijst van de losse artikelen (niet de verpakking) die bij het voertuig worden geleverd; - een opgave van de dagelijkse, wekelijkse en eventueel in een andere frequentie door de gebruiker te verrichten (niveau 1) - onderhoud- en inspectiewerkzaamheden; - een geplastificeerd storing zoeklabel op gebruikersniveau; - gebruikshandleidingen van de componenten behorend bij het voertuig waar dit op van toepassing is. Eis 278b is: Ten behoeve van de afdeling Logistiek van de opdrachtgever moet één aanvullend informatiepakket worden bijgeleverd. In het pakket moeten minstens zijn opgenomen: - de gebruikershandleiding van het complete voertuig (chassis en opbouw en componenten behorend bij het voertuig), in samenstelling zoals hierboven omschreven; - elektrische, pneumatische en hydraulische aansluitschema's; - alle tekeningen van het voertuig schaal 1:20 met maatvoering die relevant zijn voor het eerstelijns onderhoud en het oplossen van eerstelijns storingen.
44	Bijlage 3, PvE	21	Eis 278a	U eist dat de meegeleverde gebruikershandleiding van het voertuig tevens de gebruikershandleiding van het chassis moet bevatten. Dit is altijd een omvangrijk boekwerk welke de chassis leverancier bij elk voertuig meeleverd en welke niet zomaar in de specifieke brandweer voertuig gebruikershandleiding te integreren is. Wij verzoeken u toe te staan alleen de specifieke brandweertechnische bedieningen van het chassis te mogen beschrijven in de brandweer voertuig gebruikershandleiding en een separate uitgebreide chassis gebruikershandleiding los mee te mogen leveren.	In eis 278a staat niet vermeld dat de gebruikershandleiding van het chassis geïntegreerd moet worden in de gebruikershandleiding. De gebruikershandleiding van het chassis maakt onderdeel uit van de complete gebruikershandleiding. Uw verzoek wordt gehonoreerd.
45	Bijlage 3, PvE	22	Eis 279	Wij nemen aan dat de kanteltest, geluidstest, (indien de optie gekozen) SVM test en rijtest alleen bij het eerste te leveren voertuig uitgevoerd hoeft te worden. Graag uw bevestiging.	Omdat er een verschil zit in de specificaties van een SVM voertuig en een waterwagen, zullen deze testen, indien de optie SVM wordt afgenomen, voor elk betreffend type voertuig uitgevoerd worden.
46	Bijlage 3, PvE	23	Eis 283	U eist dat het projectplan binnen 4 weken na opdracht ter goedkeuring voorgelegd gaat worden. Gezien de lange levertijd en overvolle agenda's verzoeken wij u deze termijn te verruimen naar 8 weken. Hiermee blijft er nog ruim voldoende tijd om het projectplan op de juiste wijze vast te kunnen leggen.	De eis wordt aangepast: De opdrachtnemer dient binnen acht (8) weken na definitieve gunning van de opdracht een projectplan te overleggen. Het plan dient in de Nederlandse taal te zijn gesteld. Het projectplan dient tenminste de volgende informatie te bevatten: 1. Een relatiediagram van de sleutelfunctionarissen in de (project)organisatie met een beschrijving van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. 2. Een tijdschema van zowel het productieproces als het installatieproces waarin aangegeven: i. alle keuring-, beproeving- en/of procesbewakingspunten; ii. verwijzing bij de keuring-, beproeving-, en/of procesbewakingspunten naar de van toepassing zijnde voorschriften; iii. referentie naar het/de te keuren en/of te beproeven materieel, dienst en/of te bewaken proces. 3. Een overzicht van kritisch(e)/complex(e) materieel en/of diensten, waarvoor de opdrachtnemer gebruik maakt van onderaannemers en/of toepdrachtnemers, met de naam en adressen van deze onderaannemers/toepdrachtnemers en hun vereiste en actuele kwaliteitszorgstatus. Bovendien kan de opdrachtgever verzoeken om de desbetreffende keuring - en/of beproevingsplannen. 4. Indien keuringen en/of beproevingen worden uitgevoerd door externe keuring - en/of beproevingsinstanties, dienen eveneens de namen en adressen van deze instanties, de toepasselijke kwaliteitssysteemeisen, de keuring - en/of beproevingsplannen te worden vermeld. Voor aanvang van de bouw van de voertuigen dient het projectplan door opdrachtgever goedgekeurd te worden.

47	Bijlage 3, PvE	23	Eis 285	Wij willen u verzoeken aan te geven of de reis- en verblijfkosten voor toezicht en overleg op locatie bij de opbouwer in het buitenland voor rekening zijn van de opdrachtnemer of opdrachtgever. Indien deze kosten voor rekening van de opdrachtnemer dienen te komen, verzoeken wij u een maximum aantal personen aan te geven welke deel zullen nemen aan toezicht en overleg op locatie bij de opbouwer in het buitenland.	Zie antwoord vraag 13.
48	Bijlage 3, PvE	24	Eis 291	Wij nemen aan dat in de volgende vakantieperiodes niet inbegrepen zijn in de opgegeven levertijd (zomervakantie 4 weken, kerstvakantie 2 weken) zoals beschreven in het BD, Hfst. VI, blz. 27, kop levertijd.	Uw aannname is correct. Dit staat letterlijk vermeld in het beschrijvend document op pagina 27 onder "Levertijd".
49	Bijlage 3, PvE	24	Eis 292	Deze eis is voor ons als opdrachtnemer een onaanvaardbaar groot risico omdat wij totaal niet op de hoogte zijn van de leeftijd en technische staat van uw wagenpark. Een verlate levering ligt immers niet altijd binnen onze invloedssfeer maar kan dan wel een sterke financiële impact hebben. Wij verzoeken u een tussenperiode te hanteren en pas bij overmatige levertijd overschrijding ten opzichte van de afgesproken leverdatum dit artikel van kracht te laten worden. Wij verzoeken u dit artikel te wijzigen in: "Indien het product niet binnen 4 maanden na de overeengekomen termijn geleverd is, zal vanaf die definitieve levertermijn (overeengekomen + 4 maanden) gedurende de eventuele levertijd overschrijding de opdrachtnemer de kosten vergoeden voor het veilig operationeel inzetbaar houden van het bestaande voertuig. Hiermee blijft er o.i. een harde afspraak staan en geeft het de opdrachtnemer enige tolerantie om onvoorziene leverproblemen op te vangen.	Zie antwoord op vraag 10
50	Bijlage 4, GC	1	G-4	Voor het aanbieden van camera's in plaats van spiegels wordt een zeer geringe score toegekend, welke niet of nauwelijks tegen de meerprijs hiervan opweegt. Wordt de keuze die inschrijver hiervoor maakt ook nog beoordeeld in de praktijktest en levert een camera systeem dan een hogere beoordeling op? Graag uw toelichting.	Zie antwoord op vraag 3
51	Bijlage 7, Concept Overeenkomst	3	Art. 1.1	In dit artikel beschijft u dat er per voertuig een reparatie- en onderhoudsovereenkomst afgesloten zal worden. Dat het onderdeel reparatie ook deel uitmaakt van de overeenkomst is zeer ongebruikelijk binnen ons vakgebied omdat het voor opdrachtnemers een ongekend groot financieel risico met zich mee kan brengen als ook alle reparaties binnen het overeengekomen bedrag moeten vallen. Wij nemen aan dat u hier alleen een onderhoudsovereenkomst bedoelt zonder het onderdeel reparatie.	Reparatie-, onderhoud- en keuringen worden aan in principe aan opdrachtnemer uitbesteed op basis van de werkelijk gemaakte kosten (nacalculatie). Zie eis 248. Opdrachtnemer loopt dus geen financieel risico. Het betreft dus niet alleen onderhoud, maar ook reparatie en keuringen.
52	Bijlage 7, Concept Overeenkomst	3	Art. 1.2	In dit artikel beschijft u dat u nals opdrachtgever niet verplicht bent het onderhoud onder te brengen bij de partij waarmee de onderhoudsovereenkomst afgesloten is. Wij verzoeken u toe te lichten wat dan het nut is van de onderhoudsovereenkomst voor de opdrachtnemer. Onderling duidelijke en vaste afspraken zijn immers in het belang van beide partijen.	Opdrachtgever besteedt in principe de reparatie-, onderhoud- en keuringswerkzaamheden uit aan opdrachtnemer, maar behoudt zich het recht voor om gedurende de overeenkomst andere keuzes te maken, zoals beschreven in artikel 1.2 en eis 248. Zoals in het antwoord op vraag 52 vermeld is worden de werkzaamheden op basis van de werkelijk gemaakte kosten uitgevoerd om te voorkomen dat opdrachtnemer onnodig financieel risico loopt.
53	Bijlage 7, Concept Overeenkomst	3	Art. 2.1 en 2.2	In dit artikel beschijft u reparatie en onderhoud. Dat het onderdeel reparatie ook deel uitmaakt van de overeenkomst is zeer ongebruikelijk binnen ons vakgebied omdat het voor opdrachtnemers een ongekend groot financieel risico met zich mee kan brengen als ook alle reparaties binnen het overeengekomen bedrag moeten vallen. Wij nemen aan dat u hier alleen een onderhoudsovereenkomst bedoelt zonder het onderdeel reparatie.	Zie antwoord op vraag 51

54	Bijlage 7, Concept Overeenkomst	5	Art. 5.3	Het lijkt erop dat u een situatie beschrijft waarin de opdrachtnemer te maken heeft met een vertraging in de indexering vanwege de beschikbaarheid van de CBS indexcijfers. Door de vertraging in de beschikbaarheid van deze cijfers kan de opdrachtnemer niet tijdig de wijziging voor 1 januari voorstellen, wat resulteert in een "indexeringsgat" van vier maanden. Dit betekent dat de opdrachtnemer de indexering niet kan doorvoeren volgens het afgesproken schema, terwijl de kosten voor de opdrachtnemer in dat jaar wel verder oplopen. In dit geval is het belangrijk om een oplossing te vinden voor het "indexeringsgat". Onderstaand enkele mogelijke voorstellen: 1. Aangepaste voorstellenperiode: Aangezien de cijfers van het CBS over het voorgaande jaar pas in februari beschikbaar zijn, kan er een langere termijn voor de indiening van het indexeringsvoorstel worden afgesproken, bijvoorbeeld uiterlijk 2 maanden na 1 januari in plaats van 2 maanden voor 1 januari. Dit zou de opdrachtnemer meer tijd geven om de nieuwe cijfers te verwerken. 2. Proactieve communicatie en bijstelling: De opdrachtnemer kan, zodra de cijfers beschikbaar zijn, proactief een indexering voorstellen die zowel de vertraging als de werkelijke stijging van de kosten compenseert. Dit voorstel kan dan worden goedgekeurd en doorgevoerd zodra de cijfers beschikbaar zijn. 3. Compensatie voor het verlies van de indexering: De opdrachtnemer kan voorstellen om de gemiste vier maanden indexering te compenseren door in het daaropvolgende jaar een hogere indexering door te voeren, zodat de kosten die in het voorgaande jaar niet volledig zijn geïndexeerd, alsnog worden gedekt. 4. Indexering achteraf doorvoeren: In sommige gevallen kan het afgesproken worden dat de indexering voor het komende jaar wel kan worden doorgevoerd op basis van de beschikbare cijfers, en dat het verschil voor de voorgaande maanden alsnog wordt verwerkt in een latere aanpassing. 5. Invoering van een "grijze zone": Er kan een buffer of grijze zone worden ingesteld voor het moment waarop de indexering mag worden doorgevoerd. Bijvoorbeeld, het stellen van een minimum en maximum voor de indexatieperiode, zodat er enige flexibiliteit is in het moment van indexeren, ondanks de vertraging van de CBS-cijfers. In uw geval is het van belang dat er wederzijds begrip is over de verträgen die buiten de controle van de opdrachtnemer liggen en dat er een eerlijke en transparante manier wordt gevonden om de kosten die voortvloeien uit de vertraging te dekken. Wij verzoeken u ons de mogelijkheid te bieden om hierover in gesprek te gaan met u en een oplossing af te stemmen die de opdrachtnemer niet benadeelt, terwijl de indexering op een redelijke manier wordt toegepast.	Leverancier dient uiterlijk 2 maanden voordat de prijswijziging ingaat aan te geven of hij wenst te indexeren. Het indexatiepercentage dient zo snel mogelijk voorgesteld te worden, zodra de definitieve indexatiecijfers bij het CBS bekend zijn. Deze kunnen aangeleverd worden bij de VRR op mail adres contractbeheervrr@vrr-rr.nl Leverancier mag pas factureren zodra het voorstel akkoord is bevonden door de VRR. e.e.a is verwerkt in een aangepaste versie van de concept overeenkomst (bijlage 07)
55					
56	Bijlage 10 Overzicht bepakkingslijst		Optie slanghaspel	In de bepakkingslijst beschrijft u dat het slanghaspel alleen gekozen wordt icm de optie SVM applicatie. Dit staat niet zo expliciet vermeld in uw Bijlage 05 Prijzenblad (486533). Mogen wij er van uitgaan dat de optie slanghaspel alleen gekozen gaat worden i.c.m. de optie SVM applicatie? Graag uw toelichting.	Dat is correct.
57	PVE		eis 13	onze voertuigen zijn standaard afgezekerd tot 38 graden, is 38 graden voor u okay?	De eis wordt aangepast: Het voertuig is inzetbaar bij buitentemperaturen tussen -25° en +38° Celsius.
58	PVE		eis 102	Spiegel cameras zijn onze aanbeveling ivm een beter direct zicht en spiegel schade preventie. Ook zijn camera systemen eenmaal afgesteld direct geschikt van lange en korte bestuurders. Ze zijn echter beduidend duurder, kunt u hiervoor een fictieve korting geven bijvoorbeeld 5000 euro per voertuig?	Een spiegelcamerasysteem is opgenomen als kwalitatief gunningscriterium G-4 waardoor de meerwaarde van dit systeem indien inschrijver dit aanbiedt wordt beloond. Fictieve korting is daarom niet van toepassing.
59	PVE		eis 104	Een corner camera systeem is onze aanbeveling ivm een beter direct zicht en spiegel schade preventie. Ook zijn corner camera systemen eenmaal afgesteld direct geschikt van lange en korte bestuurders. Een corner camera systeem is duurder, kunt u hiervoor een fictieve korting geven bijvoorbeeld 2500 euro per voertuig?	Uw verzoek wordt niet overgenomen.
60	PVE		eis 114	Kunt u een kleureis opgeven voor de gordels bijvoorbeeld brandweer rood?	Een kleureis is niet van toepassing.

61	PVE		eis 163	Is er een eis voor het maximum aantal opstap treden?	Nee, er is geen eis t.a.v. het maximum aantal opstap treden.
62	PVE		eis 34	Onze standaard wielbasis 4700mm (1a1, as3) heeft een stuurcirkel between walls van 9334mm, en 8687 tussen de stoepranden, is dat voor u okay?	Eis wordt aangepast 'De draaistraal over de bumper bij maximale wielinslag bedraagt maximaal 9.350 mm. Korter is wenselijk.'
63	PVE		eis 34	Is er een fictieve bonus van toepassing bij stuurcirkel vergelijk?	Zoals u kunt lezen in kwalitatief guningscriterium G-1 wordt een kortere draaistraal beloond.
64		2	7	U stelt hier dat de voertuigen nieuw en ongebruikt moeten zijn. Wij nemen aan dat het gebruik tijdens het testen, inregelen en afleveren van de waterwagen hiervan is uitgesloten.	Uw aanname is correct.
65		2	11	Wij nemen aan dat voor aanpassingen welke conform de opbouwrichtlijnen van de chassis fabrikant worden uitgevoerd geen schriftelijke goedkeur van de chassis leverancier nodig is. Is onze aanname juist?	Uw aanname is correct.
66		3	18	Kunt U aangeven met welk systeem of welke interface U deze gegevens uit wilt kunnen lezen. Kunt U tevens aangeven welke signalen U uit wilt kunnen lezen.	Zie antwoord vraag 17
67		3	24	Wij verzoeken U om hier ook een niet transparante kap toe te staan.	Een niet transparante kap is toegestaan. Zie tevens antwoord vraag 18
68		3	25	Wij nemen aan dat U hierme de Fleet Management System connector mee bedoelt, en dat deze uitsluitend betrekking heeft op het chassis. Kunt U aangeven welke aansluitingen en/of signalen U op deze connector verwacht.	Uw aanname is correct. Op dit moment is nog niet bekend welke aansluitingen en/of signalen wenselijk zijn. Dit wordt na gunning in goed onderling overleg vastgesteld.
69		3	26	Het vaststellen van wel of geen garantie bij voertuigaccu's is erg moeilijk zo niet onmogelijk. Zo zal een defect aan een accu's veelal te wijten zijn aan oneigenlijk gebruik zoals bijvoorbeeld diepontlading van de accu (voertuig op contact zonder dat de motor loopt, of dat het voertuig is aangesloten op de walspanning) Ons voorstel is om de accu's bij afname te testen middels een accutest, en deze eis te laten vervallen. Gaat U hiermee akkoord? Omwille van milieubelasting vragen wij u de eis "niet ouder dan 3 maanden" te laten vallen.	Zie antwoord vraag 19.
70		3	27	Bij het (door)starten van een voertuig middels een NATO kabel gaan grote stromen lopen. Omwille van spanningsverlies over een kabel met lengte van 10 meter vragen wij u een standaard NATO kabel met lengte van 6 meter toe te staan.	Dat is niet toegestaan.
71		3	30	Kunt U ons van de door U aan te leveren elektrische apparatuur zoals Portofoonlader, C2000, Navigatiesysteem, etc. een energie balans aanleveren (stroom verbruik en inschakelduur) zodat wij deze mee kunnen nemen in de berekening van de benodigde accu capaciteit. Kunt U aangeven wat "Standaard" onderspanning moet blijven staan.	Opdrachtgever beschikt niet over een energiebalans en gaat ervan dat een inschrijver met ervaring in de bouw van onderhavige voertuigen en de beschikbare inventarislijst ruim voldoende kennis en ervaring heeft om een juiste berekening te kunnen maken. Onder "de componenten die standaard onder spanning blijven staan" worden alle componenten/inventarisstukken bedoeld die onder spanning staan als het contact is ingeschakeld.
72		3	32	Kunt U ons van de door U aan te leveren elektrische apparatuur zoals Portofoonlader, C2000, Navigatiesysteem, etc. een energie balans aanleveren (stroom verbruik en inschakelduur) zodat wij deze mee kunnen nemen in de berekening van de benodigde capaciteit van de acculader.	Zie antwoord vraag 71
73		4	37	Wij verzoeken u hier een maximale asbelasting van 90% toe te staan.	Zie antwoord vraag 20

74		4	39	Wij nemen aan dat U hier de gewichtsberekening van het voertuig met schuimapplicatie mee bedoelt?	Uw aanname is correct.
75		4	41	Wij verzoeken U de minimale statische kantelhoek aan te passen naar 25 graden.	Zie antwoord vraag 21.
76		5	57	Bedoelt U hier dat de aandrijfas van de waterpomp uitgerust moet worden met een rem, die voorkomt dat deze as kan draaien als de PTO niet is ingeschakeld.	Er is geen specifieke oplossing voorgeschreven om aan eis 57 te voldoen. Dat is aan u als inschrijver.
77		6	74	Voor een optimaal weggedrag en stabiliteit worden bij het door U gevraagde 8x2/6 aangedreven chassis op de aangedreven as zogenaamde dubbellucht banden gemonteerd. Deze dubbel gemonteerde banden/wielen zijn vrijwel altijd smaller als de enkel gemonteerde banden op de (gestuurde) vooras en naloopas. Deze banden hebben echter wel vrijwel dezelfde buiten diameter als de dubbel gemonteerde banden. Een vaak toegepaste combinatie is hier bijvoorbeeld: Vooras : 385/55R22,5 (of 385/55R22,5) 1e Achteras : 385/55R22,5 (of 385/55R22,5) 2e Achteras : 315/70R22,5 (of 315/80R22,5) 3e Achteras : 385/55R22,5 (of 385/55R22,5) Tevens hebben de (smallere) dubbelgemonteerde banden op de achteras niet voldoende draagvermogen voor enkele montage op de vooras. Wij verzoeken U deze eis te laten vervallen en de boven genoemde banden keuzes toe te staan.	Uw voorstel is toegestaan. Zie tevens antwoord vraag 1.
78		6	75	Moet er wel een reserve wiel los worden mee geleverd?	Nee, er dient geen reservewiel te worden geleverd.
79		7	103	Kan deze eis vervallen indien er een spiegelcamera systeem wordt toegepast?	Eis 103 kan vervallen als er een spiegelcamerasysteem wordt toegepast.
80		7	105	Indien een spiegelcamera systeem wordt toegepast heeft een 360° (birdview systeem) camera met kleurenbeeldscherm geen toegevoegde waarde meer. Samen met de volgens GSR2 verplichte achteruitrijcamera, is er met een spiegelcamera systeem rondom het voertuig zicht. Wij verzoeken U deze eis te laten vervallen indien er gebruik wordt gemaakt van een spiegelcamera systeem.	Indien inschrijver in kwalitatief gunningscriterium G-4 een spiegelcamerasysteem aanbiedt komen de eisen omtrent de 360° (birdview systeem) camera met kleurenbeeldscherm te vervallen.
81		7	106	Zie vraag eis 105	Zie antwoord vraag 80
82		7	107	Zie vraag eis 105	Zie antwoord vraag 80
83		7	108	Zie vraag eis 105	Zie antwoord vraag 80
84		7	109	Zie vraag eis 105	Zie antwoord vraag 80
85		8	119	Het Tom Tom navigatiesysteem wordt ingebouwd door een derde partij. Wij nemen aan de de kosten voor deze inbouw voor opdrachtgever zijn. Is onze aanname juist?	Uw aanname is correct.
86		10	159	Het is voor ons niet mogelijk (net zoals dat voor de chassisleveranciers ook niet mogelijk is) om de voertuigdelen op specifieke klantenwens af te zekeren. Onze wereldwijd geproduceerde en verkochte voertuigen voldoen aan de hoogste veiligheidseisen, daarom verzoeken wij u met klem om de beproefde fabrikantoplossing toe te staan.	Dat is toegestaan.

87		11	172	Indien U zuigen openwater zodanig uitvoerd dat een maximale capaciteit van 3.000 l/min kan worden behaalt, en het voertuig is voorzien van een 4.000 l/min waterpomp en blusmonitor dan zal bij het werken met dit voertuig in de praktijk door de krap uitgevoerde capaciteit van de "zuigen open water" aansluiting de kans op cavitatie bij het werken vanaf openwater met de blusmonitor groot zijn. Wij willen U hier adviseren om hier een "zuigen open water" aansluiting te eisen die qua capaciteit past bij de geeiste waterpomp en blusmonitor. Dit alles om cavitatie bij gebruik van deze "zuigen open water" te voorkomen.	Zie eis 169: De bluspomp signaleert cavitatie en is voorzien van een optische en akoestische signalering hiervoor.
88		12	185	Staat U hier ook een zogenaamd proportioneel "rond de pomp" bijmeng systeem toe? Een dergelijk systeem werkt wel proportioneel maar maakt geen gebruik van overdruk.	Zie antwoord vraag 15
89		12	193	Bedoelt U hier dat op het voertuig een vulpomp voor de schuimtank aanwezig moet zijn? Of moet deze los worden meegeleverd?	Op het voertuig dient een voorziening aanwezig te zijn om de SVM tank te kunnen vullen. Het staat inschrijver vrij om te bepalen of dit vast gemonteerd is op het voertuig of dat het los bijgeleverd wordt.
90		13	212	Wij verzoeken u hier om een variabel debiet van 1.325 tot 3.800 l/min bij 7 bar toe te staan.	Dat is niet toegestaan. Zie ook antwoord op vraag 35.
91		13	213	Moet deze blusmonitor uitgevoerd worden met een zogenaamde airspirated nozzle? Om een goede verschuiming te verkrijgen.	Het is aan de inschrijver te bepalen hoe hij voldoet aan het gevraagde uit deze eis.
92		14	214	Wij verzoeken u hier om een variabel debiet van 1.325 tot 3.800 l/min bij 7 bar toe te staan.	Zie antwoord op vraag 90.
93		16	246	Wij nemen aan dat onoordeelkundig gebruik, gebruik is wat niet conform de handleiding en instructies is. Kunt U dit bevestigen.	Uw aanname is correct. NB. De bewijstijst voor onoordeelkundig gebruik ligt bij opdrachtnemer.
94		17	252	Wij verzoeken u deze eis te laten vervallen	Uw verzoek wordt niet overgenomen.
95		24	291	Wij verzoeken u deze eis bij te stellen naar 104 weken	Eis wordt niet aangepast.
96	Bijlage 04		G-12 Opbouw	Hoe wordt de SVM-applicatie beoordeelt? Dient deze fysiek op het praktijkvoertuig aanwezig te zijn of mag dit op een andere wijze gepresenteerd worden dat het duidelijk tot de verbeelding spreekt?	Tijdens de praktijkbeoordeling dient de SVM-applicatie fysiek beoordeelt te kunnen worden. Zie ook beschrijvend document pagina 20.